Ata da Audiência Pública – BR-LEGAL 2

No dia dezoito do mês de dezembro de dois mil e dezenove no Auditório Térreo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, na Sede do DNIT, situada SAN, Quadra 3, lote A – Edifício Núcleo dos Transportes, em Brasília-DF, às quatorze e trinta, foi iniciada a Audiência Pública, que em atendimento ao disposto no artigo 39 da lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, foi publicada no Diário Oficial da União de 03 de dezembro de 2019, Seção 3, p. 233. A audiência tem como objetivo tornar pública a contratação do Novo Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária, o BR-LEGAL 2, na malha Rodoviária Federal. Em seguida, foi apresentado vídeo institucional. A Audiência foi aberta pelo Diretor de Planejamento e Pesquisa, senhor Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, representando a Diretoria de Infraestrutura Rodoviária como substituto, que iniciou os trabalhos fazendo uma explanação dos avanços alcançados com o Programa BR-LEGAL1. Aponta que o resultado foi muito proveitoso, em se tratando de sinalização rodoviária e cita, como exemplo, a pesquisa realizada pela Confederação Nacional do Transporte - CNT, que apresentou relatório indicando as melhorias nos padrões de sinalização para a malha federal, após o início da execução do Programa BR-LEGAL. Informou, também, da implementação no DNIT da metodologia I-RAP, que já foi implementada em mais de 100 países, e explanou que, com o levantamento da malha pela metodologia I-RAP, será possível fazer um acompanhamento do Novo Programa e delimitar os benefícios adquiridos ao longo dos anos. Por fim, agradeceu aos envolvidos. A mesa foi composta pelo Coordenador-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária, o senhor Allan Magalhães Machado, o Coordenador de Engenharia de Trânsito, senhor Pedro Ricardo Caixeta, e o Coordenador de Engenharia de Trânsito – substituto, senhor Leonardo Silva Rodrigues. O senhor Allan Magalhães Machado iniciou cumprimentando a todos os envolvidos e prosseguiu explanando sobre a importância da Audiência Pública para a Administração Pública, que permite um diálogo com a sociedade, e propicia uma melhor tomada de decisão ao ouvir todas as partes. Em seguida, apresentou o roteiro geral da Audiência Pública e fez uma breve apresentação do Novo Programa de Sinalização, o BR-Legal 2, e apontou que ele busca dar continuidade aos programas que já aconteceram no DNIT e que objetiva manter uma condição de qualidade da sinalização com base nos acompanhamentos feitos pela Autarquia, CNT, entre outros, e também, que a audiência marca a Década de Ação pela Segurança no Trânsito. Continua apresentando um panorama do BR-Legal 1, aponta a evolução na percepção do usuário e nos índices levantados pela CNT no âmbito da sinalização, onde passou-se, aproximadamente, de 65% de sinalização ótima ou regular para 86%, com uma redução de sinalização péssima ou ruim de 34% para aproximadamente 13%, dados estes que mostra a efetividade do Programa. Explana sobre o objetivo do Novo Programa voltado para os usuários, bem como, voltado para o DNIT como também o que se espera no padrão socioeconômico. A seguir, apresenta quais as mudanças para o novo programa: o tipo de licitação adotada será o Pregão Eletrônico, modalidade Menor Preço. O regime de execução passa a ser Empreitada por Preço Unitário. Será permitido a participação de Consórcios. Informa que o prazo de contrato previsto é de 36 (trinta e seis) meses. Será vedada a subcontratação. Em se tratando da divisão dos lotes, tem-se uma estimativa de 120 (cento e vinte) lotes a serem licitados. O orçamento previsto é de 2.7 bilhões. Aborda, ainda, que em relação às soluções, uma mudança trazida pelo Novo Programa é que os Projetos Básico e Executivos serão fornecidos pela Administração. Cada estado terá a sua supervisora responsável pela manutenção do trecho. Ressalta a alteração de gestão do Novo Programa, que deixou de ser da Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias e passou a ser da Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária e informa que o objetivo de tal alteração é uma melhor sinergia, tendo em vista que a pessoa responsável pela fiscalização da manutenção necessita ter a gestão da sinalização que está sendo implantada, e complementa informando que a Supervisora será responsável pela atualização e elaboração dos projetos referentes à sinalização, que serão executados pelas empresas vencedoras do certame.

Em relação à segurança das intervenções, aponta que o novo programa prevê a sinalização de obras e serviços em execução. Destaca que serão mantidas as normas da ABNT e as resoluções do CONTRAN para implantação. Em relação à sinalização horizontal, aponta que ainda será utilizado o Volume 4 da Resolução nº 236/2007 do CONTRAN, as normas da ABNT, e informa que uma mudança que está sendo prevista na elaboração e atualização dos projetos é a possível supressão de alguns dispositivos, que ainda estão em análise por parte do CONTRAN. Cita, como exemplo, os tachões, que deixam de ser dispositivos obrigatórios. A retro refletividade permanecerá como parâmetro de fiscalização, e informa que as supervisoras já terão ensaios especiais previstos para acompanhamento diário. No que tange à sinalização vertical, aponta que serão utilizados os Volumes 1, 2 e 3 do Manual Brasileiro de Sinalização do CONTRAN e, em relação às normas da ABNT serão utilizadas as novas vigentes. Quanto a padronização de película, passará a ser adotadas películas Tipo III, IV e X. Cita, ainda, que terá a previsão de sinalização impressa, tendo em vista sua durabilidade e produtividade na execução. Em relação aos dispositivos de segurança, mantem-se o que está previsto nas normas. Em relação à manutenção, será mantido a capina no segmento da sinalização para que haja melhor visibilidade. Será mantido também a recomposição de sinalização e reposição de elementos, bem como o serviço de limpeza das placas e dispositivos implementados. Informa que outra inovação que entra para o novo programa é a sinalização ostensiva, e que para estas são necessárias intervenções diferenciadas, considerando que a sinalização comum não é suficiente para coibir algumas ações por parte do usuário. Em relação ao cronograma de licitação, a previsão é de que a primeira etapa seja licitada no primeiro semestre de 2020. Informou que os estados previstos para serem licitados na primeira etapa não serão licitados em sua totalidade, tendo em vista que alguns contratos do BR-Legal 1 ainda estão em andamento. Desse modo, tem-se que a licitação ocorrerá à medida que os contratos forem encerrados. Os primeiros estados com previsão para serem licitados são Acre, Espírito Santo, Mato Grosso, Rio de Janeiro, Rondônia, São Paulo e Sergipe, com uma malha aproximada de 4,3 mil quilômetros de extensão. Já a 2ª e 3ª etapas, previstas para 2020, prevê contemplar os estados do Ceará, Goiás, Distrito Federal, Minas, Pernambuco, Alagoas, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Paraíba e Rio Grande do Norte, contemplando cerca de 17 mil quilômetros de malha, com prazo de execução previsto até 2022. Destaca que a contratação de toda a malha está prevista para o final do ano de 2021, onde entrarão os demais estados e cerca de 30 mil quilômetros. Ressalta, ainda, que a ordem pode ser alterada visando a priorização de alguns trechos que apresentem essa necessidade, ou que seja identificada alguma deficiência de quantitativo, ou até que o contrato esteja se exaurindo. Reforça que a ideia é que toda a malha esteja coberta com contratos de sinalização. Por fim, informa que o que não foi apontado como diferença na apresentação foi mantido em relação ao BR-Legal 1. Em seguida, agradece a presença de todos e informa que será aberto o prazo de 15 minutos para recebimento dos questionamentos. Todos os questionamentos realizados em audiência e após a mesma, estão respondidos no Caderno de Perguntas e Respostas. Não havendo nada mais a tratar, declarou-se encerrada a sessão.